CERNEN

ZIUA AVIAȚIEI ROMÂNE

Publicație editată de
Statul Major al Forțelor Aeriene

Nr. 10 (62) • IUNIE – 2003

MESAJE ADRESATE AVIATORILOR CU PRILEJUL ZILEI AVIAŢIEI

*Fascinaţia zborului, regăsită azi şi în viaţa multora dintre cei prezenţi la această sărbătoare, a impus în conştiinţa românilor un reper la care mereu ne raportăm atunci când vorbim de zbor: **17 iunie 1910 şi Aurel Vlaicu.***

Este ceea ce acum dumneavoastră celebraţi cu mândria celor care v-aţi dedicat profesiei pe care o aveţi.

Implicaţi în multe din episoadele grele ale existenţei noastre naţionale, atunci când a fost nevoie, zburătorii, dar şi colegii lor de la sol, au ştiut cu prisosinţă să-şi facă datoria şi, nu de puţine ori, au plătit cu viaţa lor pentru ceea aveau de făcut.

Experienţa acumulată, de-a lungul timpului, în instruire, în misiunile îndeplinite în timp de pace, în situaţiile de criză cu care România s-a confruntat, dar mai ales în acţiunile de luptă prestate, v-au permis să marcaţi o creştere continuă a profesionalismului care vă caracterizează, să realizaţi o bogată literatură memorialistică şi de specialitate, dar să creaţi şi opere de artă plastică de valoare, care împreună constituie un tezaur care vă aparţine.

După 1990, în pofida greutăţilor întâmpinate, aţi fost părtaşi activi la restructurarea şi modernizarea Armatei, concomitent cu realizarea managementului spaţiului aerian al ţării şi participarea, cu rezultate remarcabile, la aplicaţiile NATO şi NATO/PfP, la misiunile "Cer deschis", "ISAF" şi "Enduring Freedom".

Aveţi o contribuţie consistentă la efortul depus de ţara noastră în realizarea demersurilor politico-militare de integrare în structurile Alianţei Nord-Atlantice.

Pentru tot ceea ce aţi înfăptuit până acum vă bucuraţi de aprecierile Guvernului României şi îmi este plăcut să vă transmit felicitările mele şi ale colegilor de Cabinet.

Invitarea României să adere la NATO, perioada care a rămas până la obţinerea calităţii de membru cu drepturi depline al Alianţei, dar şi cu obligaţii, precum şi ceea ce aveţi de realizat în perspectivă cer din partea Statului Major al Forţelor Aeriene şi a întregului personal din subordine o dăruire exemplară şi o disciplină fermă.

Guvernul va sprijini în continuare procesul de restructurare şi modernizare a Forţelor Armate, ca şi pentru îmbunătăţirea condiţiilor în care vă desfăşuraţi activitatea şi a celor din viaţă personală, scop în care va continua să aloce fondurile necesare în procent de aproximativ 2,4 la sută din Produsul Intern Brut.

Aş dori să sugerez ca în anul acesta, după modelul instituit în marină, să realizaţi o consultare cu Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinţei, în aşa fel încât, în anul viitor, la o dată care va fi convenită de comun acord, Ziua Aviaţiei să fie sărbătorită împreună. Pentru aceasta aşteptăm propunerile şi măsurile organizatorice necesare.

In încheiere, doresc să vă felicit cu ocazia sărbătoririi Zilei Aviaţiei şi să vă adresez, în nume personal, precum şi în numele Guvernului României, purtătorilor uniformelor de culoarea cerului şi membrilor de familie, să trăiţi în armonie, să aveţi speranţă şi încredere în ceea ce faceţi, să vă bucuraţi de sănătate şi de succes în îndeplinirea misiunilor ce le aveţi de executat!'

Prim-ministrul Guvernului
ADRIAN NĂSTASE

Cu prilejul Zilei Aviaţiei Române, îmi face o deosebită plăcere să vă adresez cele mai calde felicitări şi urări de bine, sănătate şi noi împliniri în plan profesional şi familial!'

S-a scurs aproape un veac de când Aurel Vlaicu a scris prima pagină a istoriei aviaţiei româneşti, zburând, la 17 iunie 1910, aparatul pe care el însuşi îl proiectase şi construise.

Demni continuatori ai tradiţiilor de luptă, aviatorii militari ai zilelor noastre îşi îndeplinesc ireproşabil misiunile încredinţate, obţinând rezultate foarte bune în procesul de pregătire pentru luptă, la exerciţii şi aplicaţii multinaţionale.

Astăzi, la ceas aniversar, aviaţia militară a României, aflată în plin proces de reaşezare şi modernizare organizatorică şi structurală, a demonstrat că este, cu adevărat, o forţă de elită a sistemului naţional de apărare, contribuind decisiv la atingerea standardelor de interoperabilitate cu structurile similare ale NATO.

Apreciez rolul decisiv pe care înaltul profesionalism, munca, eforturile şi sacrificiile dumneavoastră l-au avut în devenirea Armatei Române ca partener recunoscut şi apreciat al Alianţei Nord-Atlantice.

Am convingerea că veţi acţiona în continuare, în acelaşi ritm şi cu aceeaşi determinare, alături de colegii şi prietenii dumneavoastră, militarii celorlalte categorii de forţe ale armatei, pentru construirea acelui organism militar compact, eficient, flexibil şi compatibil cu forţele şi structurile de comandă ale NATO, care să răspundă nevoilor de securitate naţională şi internaţională.

Cu aceste sentimente şi gânduri doresc să vă urez sănătate, bunăstare, fericire alături de familii şi succes deplin în realizarea obiectivelor pe care vi le-aţi propus.'

Dumnezeu să vă ajute în misiunea sfântă de apărători ai cerului senin al Patriei.'

Ministrul Apărării Naţionale IOAN MIRCEA PAŞCU

Sărbătoarea de la 17 iunie – Ziua Aviaţiei Militare – are o importanţă deosebită pentru toţi aviatorii români, bravi şi temerari fii ai poporului român.

Demni urmaşi ai lui Aurel Vlaicu şi Traian Vuia, cu devotamentul care vă caracterizează, aţi făcut ca decenii de-a rândul să fiţi străjeri de nădejde ai cerului, mai mult sau mai puţin senin, din acest spaţiu carpatic.

Veliţi de vitregiile vremurilor şi a vremii, de-a lungul timpului aţi dovedit întregii lumi măiestrie, vigilenţă şi profesionalism.

La această vibrantă sărbătoare de suflet şi simţire românească, ne plecăm fruntile cu pioşenie în cinstea memoriei eroilor Aviaţiei Militare căzuţi la datorie, intraţi de-a pururi în conştiinţa naţională.

Generaţiei de astăzi îi adresăm cele mai calde felicitări şi, în acest ceas aniversar, ne exprimăm încă o dată bucuria şi satisfacţia faţă de succesele cu care aviatorii militari se prezintă la Ziua lor, de realizările obţinute în procesul de educare profesională a generaţiei de mâine.

Doresc să amintesc, şi cu acest prilej, colaborarea fructuoasă, permanentă şi pe multiple planuri a aviatorilor militari cu forţele terestre în interesul sporirii forţei şi prestigiului Armatei.

De Ziua Aviaţiei Militare, când patria vă sărbătoreşte cu dragoste şi mândrie, vă dorim, din tot sufletul, noi şi prestigioase succese, multă sănătate şi bucurii, putere de muncă şi tărie morală în îndeplinirea tuturor misiunilor încredinţate.'

Dumnezeu să binecuvânteze Aviaţia Militară Română.'

Şeful Statului Major al Forţelor Terestre
General-locotenent dr. **EUGEN BĂDĂLAN**

Sărbătorirea Zilei Aviaţiei din acest an ne oferă plăcutul prilej ca în numele membrilor A.R.P.I.A., filialelor şi Consiliului Director să adresăm tuturor aviatorilor şi personalului aeronautic din Aviaţia Militară sincere urări şi felicitări! Momentul are semnificaţii deosebite pentru aeronautica naţională, internaţională şi mai ales pentru aviaţia noastră militară.

La nivel mondial ne aflăm în anul internaţional al aviaţiei, când pe mapamond se aniversează un secol de la primul zbor efectuat cu un aparat mai greu decât aerul, respectiv cu un aeroplan pilotat şi propulsat cu mijloace de bord. Evenimentul se constituie într-un gest de evocare şi a contribuţiei românilor în afirmarea aeronauticii în lume, în proiectarea, construcţia de aeronave şi realizare a numeroase zboruri reuşite în ţară şi peste graniţă. Acest trecut, asociat spiritului şi optimismului aviatorilor, ne îndreptăţeşte să credem că într-un viitor apropiat ne vom regăsi identitatea şi ne vom amplifica personalitatea în domeniu.

Contextul permite să amintim că Aviaţia Militară a împlinit 93 de ani, timp în care au avut loc acţiuni şi competiţii, mersuri şi demersuri, susţinere şi afirmare a fenomenului aeronautic, cunoaştere şi realizări în executare a misiunilor aeriene. Evoluţia ei în dotare şi pregătire, în organizare şi dispunere, în întreţinerea şi reparaţia aeroplanelor, în diversificarea specialităţilor, evidenţiază promovarea şi suportul celui mai modern mijloc de acţiune şi de transport în România şi în lume.

Vă cunoaştem şi vă susţinem. Exprimăm respectul şi admiraţia noastră pentru toţi cei care, de-a lungul anilor, au manifestat curaj şi îndrăzneală, voinţă şi perseverenţă, şi-au asumat riscul descoperirii, construirii şi utilizării acestor maşini zburătoare ori s-au dedicat artei zborului şi afirmării ingeniozităţii omului.

Reforma armatei şi, implicit, restructurarea Forţelor Aeriene ale României determină schimbări semnificative, preocupări şi eforturi care, la finalul acestui proces deosebit de complex, sperăm să fie cât mai productive.

Adresăm tuturor aviatorilor urări de sănătate, succes, bucurii şi împliniri în devenirea şi prosperitatea aripilor româneşti!'

Preşedinte A.R.P.I.A.
General-locotenent (r) **IOSIF RUS**

MILITARI ROMÂNE

Sărbătorim, în fiecare an, la 17 iunie, Ziua Aviaţiei, prilej de evocare a tradiţiilor şi înaintaşilor din aeronautică, de cinstire a tuturor celor care şi-au consacrat viaţa zborului, cuceririi văzduhului.

Aviatorii militari, demni continuatori ai faptelor luptătorilor aerieni care au acţionat eroic în primul şi al doilea război mondial, nu precupeţesc nici un efort pentru ca, în posturile datoriei permanente, să-şi îndeplinească ireproşabil misiunile încredinţate.

Participarea piloţilor, inginerilor şi tehnicienilor militari români la exerciţiile NATO şi NATO/PfP, la numeroase acţiuni bilaterale a relevat pregătirea lor superioară, profesionalismul, responsabilitatea cu care îşi îndeplinesc orice misiune, ziua şi noaptea, indiferent de starea vremii.

Aviaţia Militară continuă să se modernizeze în toate planurile, apropiindu-se astfel de standardele de organizare, planificare şi execuţie proprii Alianţei Nord-Atlantice. De fapt, participarea militarilor din această armă la exerciţiile şi aplicaţiile multinaţionale, precum şi executarea misiunilor aeriene în cadrul ISAF sunt argumentele privind accederea României în Alianţa Nord-Atlantică.

Îmi exprim încrederea că, şi în continuare, vă veţi pregăti exemplar, vă veţi perfecţiona deprinderile militare, stilul de conducere şi de execuţie, de gestionare cu competenţă şi rigoare a tuturor situaţiilor şi, împreună cu ceilalţi militari ai ţării, veţi asigura apărarea independenţei, suveranităţii şi integrităţii teritoriale ale României.

Aviaţia militară se mândreşte cu piloţi, tehnicieni şi manageri de foarte bună valoare umană şi profesională, fapt extrem de important pentru realizarea interoperabilităţii cu structurile similare ale NATO.

Pentru tot ceea ce aţi înfăptuit până în prezent, pentru speranţa şi optimismul ce ni le insuflaţi, dar şi ca o dovadă a sentimentelor personale pe care le nutresc faţă de cei care poartă uniforma de culoarea cerului, cu prilejul sărbătoririi Zilei Aviaţiei, vă felicit şi vă adresez calde urări de succes în tot ceea ce întreprindeţi!

Vă doresc sănătate, bucurii şi prosperitate, dumneavoastră şi familiilor dumneavoastră!

Şeful Statului Major General
General dr. **MIHAIL POPESCU**

Mă simt deosebit de onorat, în calitate de reprezentant al Forţelor Navale ale României, să transmit mesajul de salut al marinarilor, la acest moment aniversar, prilejuit de Ziua Aviaţiei Române.

Aşa cum noi, marinarii, sărbătorim Ziua Marinei de Sfânta Maria, cea care ne ocroteşte pe ape, dumneavoastră, apărătorii cerului liber şi senin al patriei, sărbătoriţi, pe 17 iunie, ZIUA AVIAŢIEI ROMÂNE, cinstind evenimentul istoric care a avut loc în vara anului 1910, când, pentru prima dată în istoria României, un avion proiectat şi construit în ţară se înălţa spre cer, având la bord pe însuşi inventatorul său, inginerul Aurel Vlaicu.

Forţele Aeriene reprezintă un segment important al sistemului militar, cu contribuţii decisive în apărarea spaţiului aerian şi a întregului patrimoniu naţional, demonstrând că sunt parte organică a unei armate credibile şi moderne.

Profesionalismul, calităţile dumneavoastră morale şi profesionale, probate cu prilejul activităţilor organizate în comun cu Forţele Navale pe plan intern şi internaţional, ne dau certitudinea unor colaborări la fel de bune în viitor.

Vă rog să îmi permiteţi ca în numele tuturor marinarilor români, astăzi, de Ziua Aviaţiei Române, să vă transmit urarea noastră marinărească de "VÂNT BUN DIN PUPA" şi să vă doresc noi succese în îndeplinirea activităţilor şi misiunilor viitoare!

Şeful Statului Major al Forţelor Navale
Viceamiral **CORNELIU RUDENCU**

ORDINUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE privind aniversarea ZILEI AVIAŢIEI – 17 iunie 2003

La 17 iunie, cinstind evenimentul istoric care a avut loc în vara anului 1910, pe câmpul Cotrocenilor, când, pentru prima dată în istoria României, un avion proiectat şi construit în ţară se înălţa spre cer, având la bord pe însuşi inventatorul său, inginerul Aurel Vlaicu, aniversăm ZIUA AVIAŢIEI ROMÂNE.

Opera de pionierat a lui Vlaicu, precum şi a lui Traian Vuia, Henri Coandă, a celorlalţi inventatori români, avea să declanşeze epoca unor mari izbânzi în domeniul aeronautic, în care s-a afirmat o pleiadă întreagă de constructori şi zburători care au ridicat pe culmi de glorie vocaţia de navigatori în spaţiul aerian a românilor, unanim recunoscută şi apreciată în ştiinţa şi tehnica mondială, în demersurile umanităţii de cucerire a văzduhului.

Istoria aeronauticii reţine performanţele remarcabile obţinute în perioada interbelică de echipaje sau piloţi români care au efectuat zboruri memorabile pe linii aeriene interne şi internaţionale, în mari raiduri intercontinentale, unde adesea au fost deschizători de drumuri aeriene, ori au participat cu succes la concursuri europene şi mondiale. Suntem mândri că majoritatea dintre ei au făcut parte din Aviaţia Militară a României.

La această sărbătoare aducem, totodată, prinosul recunoştinţei noastre şi un fierbinte omagiu aviatorilor care nu şi-au precupeţit sângele şi viaţa în marile bătălii ale celor două conflagraţii mondiale ale secolului XX, când aviaţia noastră s-a confruntat cu cele mai puternice forţe aeriene ale lumii.

Tuturor eroilor aerului jertfiţi pentru reîntregirea şi libertatea ţării, ca şi acelora care în anii postbelici şi-au dedicat întreaga viaţă dezvoltării şi afirmării aviaţiei noastre militare, personalul de azi al Statului Major al Forţelor Aeriene le poartă o binemeritată preţuire.

Pilduitoarele lor fapte de vitejie, de slujire neabătută a ţării, a armatei şi armei, pe care şi-au onorat-o cu cinste şi demnitate, însufleţesc munca, dăruirea şi râvna cu care îşi împlinesc menirea aviatorii militari de azi ai României.

Angajaţi în îndeplinirea planului de pregătire de luptă în zbor şi la sol, în activitatea de operaţionalizare, la starturile de zi sau noapte, la antrenamente şi aplicaţii, precum şi la examenele de licenţă, aviatorii militari dau tot mai mult măsura capacităţii intelectuale şi fizice, neprecupeţind nici un efort pentru a fi la înălţimea sarcinilor şi răspunderilor ce le revin.

Ei şi-au adus o contribuţie importantă la reuşita procesului de reformă, de modernizare a structurii categoriei noastre de forţe armate, înţelegând şi asumându-şi comandamentele profesionale pe care le implică accederea armatei, a României în Alianţa Nord-Atlantică.

Sunt unanim apreciate şi recunoscute rezultatele deosebite obţinute în timpul evaluărilor, al exerciţiilor şi aplicaţiilor naţionale şi multinaţionale în cadrul cărora aeronavele noastre militare, personalul care le deserveşte şi exploatează în zbor şi la sol, bazele aeriene ca atare, au probat o tot mai ridicată compatibilitate şi interoperabilitate în perspectiva integrării în structurile NATO.

Totodată, echipajele aeronavelor de transport ale Forţelor Aeriene ale României care efectuează, de o bună perioadă de timp, numeroase zboruri în diverse zone fierbinţi ale globului, adesea în condiţii foarte grele, cum sunt cele din Afganistan, se bucură de o largă recunoaştere a înaltelor lor calităţi din partea unor foruri şi personalităţi de prestigiu din ţară şi de peste hotare.

Remarc şi contribuţia de seamă ce se aduce în acest mod la dezvoltarea şi aprofundarea relaţiilor militare internaţionale ale ţării noastre, la afirmarea în aeronautica militară de elită a lumii a aripilor româneşti.

Pentru toate aceste frumoase împliniri, pentru felul exemplar cu care aviatorii militari, de la ostaş la general, îşi onorează datoria sfântă faţă de patrie, faţă de cauza ei, faţă de armă, cu prilejul sărbătoririi Zilei Aviaţiei, aduc călduroase mulţumiri întregului personal!

Vă urez tuturor multă sănătate, prosperitate şi împlinirea tuturor dorinţelor, alături de cei dragi!

Dumnezeu să ocrotească Aviaţia Militară Română!

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene
General-locotenent **CONSTANTIN GHEORGHE**

La Baza de Elicoptere Titu

VREMEA TINERILOR LUPTĂTORI AERIENI

Baza 61 Elicoptere Titu tinde tot mai mult să devină o unitate de elită în Forţele Aeriene. Numele şi performanţele ei, binecunoscute în ţară, au depăşit, de câţiva ani, graniţele României. Participarea la marea majoritate a exerciţiilor, demonstraţiilor aeriene, aplicaţiilor desfăşurate peste hotare i-a adus o faimă binemeritată. În panopliile cu trofee ale escadrilelor sau în cele personale ale cadrelor există mărturii evidente ale eforturilor, priceperii şi dăruirii în timpul misiunilor din ţară şi străinătate. Documente care atestă performanţele poartă semnătura unor personalităţi, începând cu instructori renumiţi pe elicoptere în sistemul SOCAT, comandanţi şi directori de aplicaţii şi exerciţii, până la rangul de miniştri, şefi de State Majore Generale. Excelent sunt caracterizate prestaţiile lor în Portugalia, Franţa, Polonia, Turcia, Israel, în alte state ale lumii. Vedem Diplome de Merit acordate de generalii Francisco Garcia de la Vega, Bachelard, de ministrul apărării naţionale, Ioan Mircea Paşcu, şeful Statului Major General, generalul Mihail Popescu, de alte înalte oficialităţi.

Accederea României în NATO, locul şi rolul Bazei în derularea activităţilor militare interne şi internaţionale au creat în rândul personalului o stare de maximă responsabilitate. Dacă tinerii ofiţeri, sublocotenenţi, locotenenţi şi chiar căpitani, priveau, la început, cu oarecare îndoială cuprinderea lor în programe de atingere a unor niveluri superioare de pregătire, acum ei sunt perfect motivaţi să-şi asume în modul cel mai serios răspunderea unor misiuni de anvergură. Dotarea unităţii cu elicopterele multirol IAR-330 SOCAT, cotate ca aparate "de ultimă generaţie", disponibilitatea totală a acestora, graţie grijii permanente a tehnicienilor, încrederea pe care conducerea Bazei le-a acordat-o, au produs mari mutaţii în felul lor de a-şi privi şi de a-şi face meseria, profesia. Ştiu, de acum, că pentru a acţiona în cadrul Alianţei Nord-Atlantice, alături de aviatori de elită ai ţărilor occidentale, nu poţi fi decât foarte bun.

Între timp, o întreagă generaţie de piloţi experimentaţi, de valoare, a trecut în rezervă. După plecarea "veteranilor", deşi numărul instructorilor scăzuse simţitor, într-o scurtă perioadă de timp, cei mai "copţi" dintre piloţi au

reuşit să facă saltul spre "profesorat". Este vorba de căpitanii Mihai Ioniţă, Aurelian Badea, Dumitru Frunză, Cristian Ciochină, Cristian Ştefănescu. "Pe fondul regândirii priorităţilor, al dorinţei de micşorare a decalajelor existente, ca şi al creşterii responsabilităţii – ne spunea comandantul Bazei, comandorul Laurenţiu Simionescu – s-a produs un proces de revigorare a întregului program de formare a instructorilor, dar şi a unor tineri piloţi, capabili să-şi îndeplinească, în bune condiţiuni, în cadrul echipajului, atribuţiile la manşă".

Retragerea din activitate a "baronilor", în sensul pozitiv al noţiunii, nu în cel vehiculat azi în presă la adresa unor parveniţi, a determinat şi un salt în mentalitate, o "metamorfoză", cum caracteriza căpitanul Ioniţă trecerea la un nou mod de gândire: "Nu-i mai avem mereu în faţă pe <<X>> sau <<Y>>, profesionişti de valoare care purtau întreaga răspundere. Ne îndeplinim sarcinile nu neapărat pentru că aşa ne-a ordonat comandantul, ci pentru că aceasta ne este menirea în profesie, acum şi întotdeauna, să fim cât mai buni. Intrând în NATO, solicitările vor fi mult mai mari, exigenţele de asemenea. A trecut

vremea când numai două-trei echipaje erau apte permanent pentru misiuni de importanţă deosebită". De la un timp, decolează în asemenea misiuni echipaje având comandanţi căpitani, iar alături – locotenenţi.

Peste 80 la sută din personalul navigant este format din căpitani şi locotenenţi. Din promoţiile 2000–2001, 16 locotenenţi sunt în curs de clasificare. Media de vârstă a zburătorilor trece cu puţin de 30.

Drumul accederii căpitanilor în fruntea echipajelor, deşi gândit cu mai mult timp în urmă, a fost tot mai mult pavat cu eforturi şi înţelegeri pe măsură. S-a declanşat un flux de starturi de zi şi de noapte în care au fost cuprinşi, din ce în ce mai mult, piloţii tineri. În ultima perioadă, cel puţin la nivelul grupului piloţilor operaţionali, s-a zburat la o medie comparabilă cu a colegilor din

NATO: circa 150–200 de ore pe an. Sunt perioade în care unii piloţi zboară şi 15 ore pe săptămână (cât zbura, cu un deceniu şi ceva în urmă, un pilot într-o jumătate de an). Aici este şi meritul tehnicienilor care nu şi-au aflat linişte până nu au avut toate aeronavele disponibile. Sută la sută, cum se spune.

Au fost situaţii când s-au efectuat verificările tehnice şi pregătirea aparatelor, instalaţiilor, a sistemelor pentru zbor sub cerul liber, în frig, sub bătaia ploii sau a razelor toropitoare ale soarelui. Locotenent-comandorul ing. Marin Cătălin, şeful secţiei mentenanţă, şi ajutoarele sale ne dau şi alte exemple când a fost nevoie de intervenţia promptă a specialiştilor. Ca la orice aparat cu piese în mişcare, defecţiunile sunt inerente.

Ne bucurăm să aflăm că oameni despre care am mai scris ţin, în continuare, ridicată ştafeta exigenţei: maiştrii militari Florin Cutocheraş, Gheorghe Stegăriţă, specialişti, mecanicii de bord Mircea Cristian, Daniel Negoiţă, Dănuţ Vlăduţu. Şi în rândurile lor vine un val tânăr: cei cinci maiştri care se pregătesc pentru a deveni mecanici de bord. Au ajuns deja la 50 de ore de zbor, sunt la jumătatea drumului. Se apreciază că, dacă se va zbura în acest ritm, peste trei luni, când vor ajunge la o sută de ore, vor ieşi la simplă.

În punctul de conducere a zborului, în pauza dintre rapoartele sosite pe unde radio şi aprobările de rigoare, căpitan-comandorul Daniel Cotan, care îndeplineşte atribuţiile loctiitorului pentru zbor al comandantului ne confirmă că s-a depăşit de mult structura clasică a exerciţiilor, adică ture de pistă, lucru "stas" în zonă, raiduri "de orientare". Altul este stadiul atins, altele sunt cerinţele la un elicopter multirol, dar cu precădere de atac. Acum, ziua, ca şi noaptea, se execută căutarea unor ţinte, "trageri" cu armamentul de bord, sistemul SOCAT permiţând evaluarea întocmai a procedurii şi eficienţei atacului, aterizări în teren limitat, necunoscut. Traiectele raidurilor sunt stabilite mereu altele. A penetrat tot mai mult ideea, preluată din Occident, a folosirii elicopterului IAR-330 SOCAT în misiuni de atac asupra ţintelor terestre, mai ales pe timp de noapte. Le-au efectuat cu elicopterul nostru în exerciţiile STRONG RESOLVE, COOPERATIVE KEY ş.a. locotenent-comandorii Eugen Suciu, Adrian Constantinescu, împreună cu echipajele, sau au urmărit asemenea misiuni ale echipajelor din alte ţări.

Orice plus de informaţii din aceste exerciţii adus şi interpretat de personalul navigant, ca şi de cel terestru este benefic pentru regândirea modului de pregătire de luptă în zbor. Cu o zestre interesantă în planificarea exerciţiilor şi operaţiilor aeriene s-a întors, de curând, din Danemarca, locotenent-comandorul Marian Mihăiţă, care a participat, alături de ofiţeri de stat major din 19 ţări, la exerciţiul de planificare pe calculator COOPERATIVE JAGUAR 2003.

Este vremea căpitanilor, a locotenenţilor, dar şi a calculatoarelor. Ele au devenit indispensabile în pregătirea şi analizarea misiunilor. Locotenenţii, cum bine constata cineva, s-au format cu calculatorul în faţă. Tinerii piloţi au acasă asemenea instrumente, lucrează mult la ele (şi se cunoaşte!). Din păcate, însă, în unitate numărul lor, al calculatoarelor, este insuficient. Cel puţin unul la o patrulă ar acoperi un minimum de necesar. Altfel s-ar face pregătirea, evaluarea împreună cu instructorul a corectitudinii acţiunilor în aer.

Locotenent-comandorul Eugen Suciu este unul din veteranii zborului pe IAR-330 SOCAT, fiind printre primii piloţi formaţi în acest sistem de Joseph Ron, instructorul de la Elbit. Alături de locotenent-comandorul Adrian Constantinescu şi alţi ofiţeri este, de câţiva ani buni, instructorul care pregăteşte tânăra generaţie de instructori. Are mare încredere în băieţi. A zburat mult cu ei, i-a testat din plin în exerciţii multinaţionale, le apreciază capacitatea, spiritul de dăruire. Încă de atunci le-a inoculat ideea că nu este suficient să fii foarte bun numai pentru tine, ci trebuie "să baţi" mai departe, să te angajezi, cu acelaşi potenţial, dacă nu chiar mai mult, şi în instruirea altora.

Experienţa acumulată de ei în zborurile desfăşurate noaptea, în sistem NVG, o transferă şi valului de tineri care îi secondează îndeaproape. Nu numai în zborul ca atare, ci în tot ce se poate executa cu acest gen de aparatură performantă. Iată de ce a crescut numărul exerciţiilor programate pentru antrenamente în procedee de lovire a ţintelor terestre pe timp de noapte utilizând sistemul, dar şi în condiţiile în care acesta ar putea deveni inoperabil. În teatrul de acţiuni inamic nu poţi risca să nu-ţi îndeplineşti misiunea dacă se defectează sistemul NVG.

Pornind de la experienţa câştigată în Franţa, la COOPERATIVE KEY 2002, a propus montarea unui al doilea far pe elicopter, ceea ce ar permite, în absenţa totală a luminozităţii lunii sau stelelor, aterizarea în teren limitat, în păduri, pentru salvarea unui comando sau a unui pilot catapultat, misiuni frecvente la asemenea exerciţii. Şi aceasta este numai una din părerile lui, ca şi ale altora, că programul SOCAT, modernizarea elicopterului, nu pot fi considerate încheiate niciodată. Pe lângă cele privind montarea unor alt fel de pale, a unor îmbunătăţiri aduse cabinei etc., propuneri ce au fost avansate deja factorilor în drept. Pasul cu modernizările permanente din Occident trebuie ţinut "la zi".

Şi drumul ce trebuie parcurs de piloţii operaţionali trebuie văzut în dinamică, însoţit de o reînnoire continuă, dar şi de o nouă viziune asupra acţiunilor, pentru sprijinul forţelor terestre şi navale. Zborurile la munte şi la mare, care au cuprins, în principiu, exerciţii specifice în aceste zone, cu grad mai mare de complexitate – puncte fixe, prize de aterizare şi aterizări în văi, defilee sau pe platouri montane, zboruri cu încărcături acroşate de pe vase sau înălţimi vor fi extinse, se vor efectua aplicaţii şi cu vânătorii de munte, cooperarea în acest domeniu fiind în atenţia ambelor părţi.

Este un timp al eforturilor şi al împlinirilor la Baza 61 Elicoptere. Orele, zilele şi nopţile măsoară un suflu nou în gândire, o mai bună colaborare în lucrul echipelor, al fiecăruia în parte.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

"ZBOR PENTRU CĂ ÎMI PLACE, ZBOR PENTRU CĂ EU CRED ÎN PROFESIA MEA!"

Mulţi dintre cititorii noştri îşi amintesc de o întâmplare recentă petrecută pe aerodromul din Bacău. Este vorba despre faptul că pilotul militar Florin Butcovan, un tânăr locotenent, a fost pus în situaţia de a catapulta în timpul decolării, ca urmare a opririi motorului avionului MiG-21 LanceR, la manşa căruia urma să îndeplinească o misiune de instruire. Cel mai probabil, motorul s-a oprit datorită faptului că aspirase o pasăre.

Au impresionat, la vremea respectivă, rapiditatea şi corectitudinea cu care a acţionat pilotul – un tânăr, cum spuneam, cu 100 de ore de zbor pe avioane cu reacţie şi cu puţin peste 30 la manşa MiG-ului 21 LanceR.

L-am întâlnit într-una din zile şi am avut o discuţie mai mult decât relevantă despre felul în care gândeşte şi acţionează un om responsabil, care ţine la profesia lui, care trăieşte pentru a zbura, pentru a deveni un adevărat luptător aerian.

Deşi foarte tânăr, Florin are o perspectivă matură în legătură cu tot ceea ce-l implică. Nu se grăbeşte să dea verdicte, să tragă concluzii tranşante. Analiza lui este una echilibrată, argumentele sale sunt unele ale vieţii de zi cu zi, ale activităţii de pe aerodrom.

Discuţia noastră a început cu un subiect delicat.

– Având în vedere antrenamentul minim la manşă, adică ore puţine de zbor, dar şi accidentele de aviaţie care s-au petrecut în ultimii 12–13 ani, se vehiculează ideea că piloţilor, celor tineri mai ales, le este teamă de avion, de MiG-ul 21 LanceR. Ce părere aveţi despre acest lucru?

– Pot să vă spun că mie nu îmi este frică de avion. Nu mi-a fost şi nu o să-mi fie. În ceea ce-i priveşte pe colegii mei, n-am observat la nici unul un comportament care să îndreptăţească o astfel de apreciere. Dimpotrivă, toţi doresc să se pregătească tot mai bine, să zboare cât mai mult. Dacă ar exista reţineri, dacă ar exista ezitări, aceste lucruri s-ar vedea imediat. Nu, eu nu cred că printre noi există oameni cărora să le fie frică de avion.

În legătură cu accidentele, eu cred că atât timp cât totul este făcut de om sunt posibile erori. În aviaţie, ca în oricare alt domeniu. Iar accidente de aviaţie au existat şi vor exista. La noi, ca şi în alte părţi. Sigur, acestea nu trebuie acceptate ca o fatalitate. Facem tot ce putem ca să nu apară. Şi noi, piloţii, şi tehnicienii, şi fabricanţii. Iar dacă totuşi ele apar în zbor, trebuie să acţionezi ca atare. Eu nu exclud să mi se mai întâmple lucruri de acest gen. Nu-mi doresc, dar nu exclud posibilitatea. Cred că e bine să fim realişti.

– Să vorbim puţin despre ce s-a întâmplat atunci când aţi fost nevoit să catapultaţi. S-a vehiculat ideea că oprirea motorului a fost determinată de aspirarea unei păsări.

– Este posibil. Avionul se afla în urcare, tot atunci intra şi trenul, urma să se schimbe centrajul. Eu eram concentrat asupra unor parametri, în cabină, şi mă pregăteam pentru comenzile următoare. Iniţial, am avut impresia că am lovit un alt avion. Am realizat repede că motorul s-a oprit, că totul se decuplase. Am tras de manşă. Avionul nu a reacţionat în nici un fel,

nu avea viteză şi cădea. Atunci am luat hotărârea să catapultez.

– La ce altceva v-aţi gândit în acele clipe?

– La ce poţi să te gândeşti?! Îmi amintesc că după catapultare, în căderea cu paraşuta, căutam insistent avionul, voiam să văd unde căzuse.

– Cei care se pricep spun că aţi acţionat foarte bine şi într-un timp extrem de scurt. Aţi gândit tot ceea ce aţi făcut în acele fracţiuni de secundă?

– Sigur că da. Aşa cred. Am înţeles că motorul se oprise, viteză şi înălţime nu aveam ca să încerc să-l aterizez pe burtă, am tras de manşă, nu mai răspundea la comenzi, aşa că am făcut ceea ce, logic, trebuia să fac.

– Cum au reacţionat părinţii dumneavoastră?

– Am avut grijă să-i dau telefon mamei înainte de a afla de la radio sau televizor. I-am spus că totul este în regulă. Dar, desigur, acest lucru nu a avut darul s-o liniştească. Numai ea ştie ce este în inima ei. Şi într-un fel cred că e normal să fie aşa.

– Dar colegii cum s-au comportat?

– I-am văzut din maşină, când mergeam spre spital. Erau trişti, îngrijoraţi. I-am încurajat eu pe ei. Unii mi-au spus că, iată, s-a confirmat faptul că scaunul de catapultare este bun, este performant. Fiecare a reacţionat în felul lui.

– Ce s-a întâmplat cu locotenentul Butcovan după această experienţă? Cum îşi priveşte meseria, avionul?

– Sunt mai îndrăzneţ. Controlez mai bine, mai complet avionul. Am mai multă încredere în mine, în avion, în tot ceea ce fac la manşă.

– Mi se pare puţin paradoxal ceea ce îmi spuneţi. Vi s-a întâmplat un lucru grav, complicat, care pare, în mod normal, să vă îndepărteze de zbor.

– Probabil că numai pare. Zbor pentru că îmi place, zbor pentru că eu cred în profesia mea! O cred importantă. Experienţa respectivă m-a întărit. Simt acest lucru.

Discuţia cu locotenentul Butcovan a fost mai lungă şi a ţinut să-mi spună de vreo două ori că instructorii săi de zbor au fost comandorul Virgil Ristea, căpitan-comandorii Adrian Puiu şi Nicolae Surdea. Am reprodus numai această parte a convorbirii noastre fiindcă redă cât se poate de clar cum gândeşte un tânăr zburător supersonist, care sunt valorile sale în profesie. Dar mai mult decât atât, cred că răspunsurile sale profilează portretul unei generaţii care crede în ea, care negreşit va face istorie în istoria aeronauticii militare române.

DUMITRU AMARIEI

■ Un locotenent zboară noaptea în simplă comandă la manşa MiG-ului 21 LanceR

■ Trageri reale cu rachete aer-aer

Zilele trecute, locotenentul Daniel Moise, pilot la Baza Aeriană Feteşti, a zburat pentru prima dată în simplă comandă pe timp de noapte la manşa avionului MiG-21 LanceR.

De asemenea, el a fost unul dintre luptătorii de la aceeaşi bază aeriană care au efectuat trageri reale cu racheta aer-aer deasupra mării. Tragerea s-a desfăşurat în condiţii foarte bune şi vine în continuarea rezultatelor remarcabile obţinute de baza aeriană comandată de generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală.

■ Aplicaţie tactică de zbor

La Baza Aeriană Câmpia Turzii, s-a desfăşurat o aplicaţie tactică de zbor cu trageri simulate. S-a avut în vedere antrenarea luptătorilor aerieni în acţiuni de luptă pentru acoperirea şi sprijinul forţelor terestre şi lovirea trupelor inamicului în zonele de concentrare.

S-a acţionat cu opt avioane MiG-21 LanceR – şase simplă comandă şi două dublă comandă.

Comandanţii escadrilelor, comandorul Traian Costache şi căpitan-comandorul Daniel Persu, au urmărit cu prioritate folosirea tinerilor piloţi. Tragerile asupra ţintelor terestre s-au efectuat cu celula, procedeu mai complicat, dar care a dat rezultatele scontate.

■ Instructori din Anglia la şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene

La Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene are loc, aşa cum v-am mai informat, un curs ce urmăreşte aplicarea modului de pregătire militară "Lidership" – procedeu englezesc de formare a unor conducători de organizaţii militare mici şi mijlocii. Un moment important îl constituie instruirea care a avut loc în tabăra amenajată în poligonul garnizoanei.

Comandantul şcolii, comandorul Marian Milea, apreciază că întreaga activitate a... prins foarte bine, colaborarea între instructorii români şi cei englezi decurgând cu cele mai bune rezultate.

În viitor, la sfârşitul primului an de învăţământ, toate promoţiile vor parcurge modulul "Leadership".

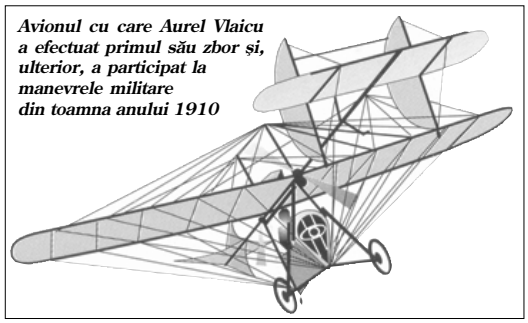
Rememor`ri

EROISM, PERFORMANȚĂ, PROFESIONALISM

◄ Primele misiuni cu caracter militar ◄ Angajând lupta cu trei avioane deodată ◄ Misiune în folosul Marii Uniri ◄ Legendarul Agarici ◄ Epopeea vânătorilor și bombardierilor

După numai trei luni de la întâiul său zbor, Aurel Vlaicu a participat, cu aparatul inventat de el, la manevrele militare de toamnă, executând misiuni de recunoaștere, observare aeriană și de legătură în regiunea Slatina–Olt. Prin acest zbor, România devenea a doua țară din lume, după Franța, care a utilizat aeroplanul în scopuri militare.

Prima misiune de război este consemnată la 24 iunie 1913, în timpul celui de-al doilea război balcanic, când echipajul format din căpitanii Constantin Fotescu și Ion Arion, cu un avion



Avionul cu care Aurel Vlaicu a efectuat primul său zbor și, ulterior, a participat la manevrele militare din toamna anului 1910

Bleriot, a efectuat un zbor de observare de la Calafat la Vidin, deasupra zonei de operații. O săptămână mai târziu, locotenentul Nicolae Capșa a executat 10 misiuni de recunoaștere de la Bechet până la poalele munților Balcani, pentru ca pe 13 iulie, să survoleze Sofia, unde a aruncat manifeste. Tot el, 14 zile mai târziu, în același loc, realizează prima fotografie aeriană a unei capitale, eveniment de răsunet în presa vremii.

Dar adevăratele probe de foc ale aviatorilor militari români aveau să se petreacă în cursul marilor bătălii pentru reîntregirea neamului.

Pe 19 septembrie 1916 a avut loc prima luptă aeriană la care a participat un avion românesc. Pilotul Constantin Beroniade a reușit să determine un avion inamic să se retragă. Începea șirul victoriilor aeriene. Prin sublocotenenții Dumitru Bădulescu și Cicerone Olănescu, care doboară, lângă Ploiești, un aparat inamic, apoi prin locotenenții Petre Ioanin și Vasile Craiu.

Grupul 2 Aeronautic, comandat de căpitanul Andrei Popovici, a fost citat prin Ordin de Zi de generalul erou Eremia Grigorescu și decorat cu Ordinele Militare "Mihai Viteazul" și "Virtutea Aeronautică" pentru contribuția adusă la obținerea victoriei de la Mărășești.

Piloții noștri angajau lupta cu unul, două și chiar trei avioane inamice, cum a fost cazul plutonierului Ion Muntenescu, care a reușit să doboare două din cele trei avioane cu care "și-a măsurat" forțele în același timp. Reluând lupta, tot împotriva a trei avioane germane, a căzut la datorie. Un alt as al aviației militare din acea vreme, Ion Romanescu, după ce participase cu succes la bătălia de la Verdun, a fost doborât, pe Frontul de Vest, în cea de-a cincea luptă aeriană angajată în acea zi.

Sunt fapte de curaj nemăsurat, de eroism exemplar. Sublocotenentul Egon Nasta, la 20 de ani, după numai o lună de front, în care doborâse un avion, s-a confruntat cu alte trei aparate inamice deodată, silindu-le să-și abandoneze misiunea. A fost decorat cu cel mai înalt ordin de război: "Mihai Viteazul".

La 23 noiembrie 1918, aviația militară română a executat prima misiune diplomatică. După un zbor nu lipsit de peripeții, pe o vreme aproape imposibilă, locotenentul Vasile Niculescu a transportat la Blaj, din partea Marelui Cartier General, o valiză diplomatică pentru Comitetul Național de Unire a Ardealului și Banatului cu Patria Mumă.

Un scurt bilanț privind participarea la primul război mondial este mai mult decât elocvent: 8.160 ore de zbor, 560 lupte aeriene, 31 de avioane doborâte, 60.000 kg de bombe lansate, 6.981 de fotografii aeriene, 703 reglaje ale tragerilor de artilerie, 80 de misiuni de legătură.

Dar cea mai mare contribuție de luptă și jertfe aviația militară avea să o dea în timpul celui de-al doilea război mondial.

Încă din zorii zilei în care s-a dat ordinul de începere a războiului pentru dezrobirea Basarabiei și Bucovinei de Nord, unitățile de aviație au început decolarea și zborul către obiectivele dinainte stabilite.

Pe 22 iunie 1941, în atacul asupra aerodromului Ismail, sublocotenentul Teodor Moscu, din Escadrila 51, Grupul 5 Vânătoare, Flotila 1, a obținut două victorii sigure și una probabilă.

Aceeași zi avea să plaseze direct în legendă, chiar de la prima misiune, un om pe care soarta mi-a hărăzit norocul de a-l cunoaște personal și a-mi relata câteva întâmplări din viața sa: Horia Agarici. Se afla la Constanța singur, cu avionul său, celelalte fiind dislocate la Galați, când a aflat că o formație de avioane sovietice urma să bombardeze portul. A decolat și a trecut imediat la urmărirea lor. Fiind dispersate, le-a atacat pe rând, reușind să doboare trei avioane, unul după altul. Păstorel Teodoreanu a scris despre el o poezie care a fost pusă ulterior pe note. Îl fredona toată lumea. Era ca un simbol de luptă împotriva comunismului. Copil fiind, l-am auzit prima dată de la tata: "Agarici, Agarici/A plecat la vânătoare/Să vâneze bolșevici". Atunci a fost ceasul lui eroic, sublim. Chiar dacă performanța nu a mai repetat-o, el a intrat în legendă. După război a fost înlăturat din armată, arestat. După ce a ieșit din închisoare, a trăit o viață de mizerie, fiind mecanic la "Aragazul" Constanța.

A doua zi, 23 iunie, a căzut în luptă primul nostru vânător: adjutantul Anghel Codruț.

La 30 iunie 1941, celula condusă de adjutantul-șef Andrei Rădulescu (coechipier adjutantul aviator Constantin Popescu), aflată în misiune de vânătoare liberă, angajează o luptă aeriană cu o formație de avioane sovietice. Andrei Rădulescu doboară trei avioane, iar coechipierul său două.

În luna următoare, un exemplu de adevărat kamikaze, sublocotenentul Vasile Claru, aflat în misiune de patrulare, este atacat de 6 avioane rusești. Deși în inferioritate numerică, el a angajat lupta. Fiind un bun manevrier, a reușit să doboare trei aparate. După terminarea muniției, neputând rupe lupta, a intrat cu avionul în atacatorul cel mai agresiv, prăbușindu-se amândoi în flăcări.

Acțiunile de luptă ale aviației noastre, de toate categoriile, pe Frontul de Est, au fost remarcabile. Grupurile și escadrilele de vânătoare, de bombardament, de recunoaștere, de informație, de transport, fetele din "Escadrila Albă" (sanitară) au făcut dovada unor fapte de eroism memorabile. În misiuni proprii sau în sprijinul trupelor terestre, piloții și tehnicienii dislocați de pe un aerodrom pe altul în teritoriul

Avionul IAR-80 – în misiune

inamic cucerit, în funcție de evoluția operațiilor, s-au angajat trup și suflet în vâltoarea războiului, contribuind din plin la obținerea unor victorii strălucite. Iar atunci când s-a schimbat soarta bătăliilor, în special după marea confruntare de la Stalingrad, n-au pregetat să-și pună din nou viața în pericol pentru a-și salva camarazii aflați în încercuire.

În același timp, forțele aeriene din țară au dus lupte grele împotriva puternicelor avioane anglo-americane de bombardament și a celor de vânătoare care le însoțeau în atacurile lor în valuri, cu sute de aeronave, asupra Capitalei, Văii Prahovei. Zeci de avioane inamice au fost doborâte, iar alte zeci silite să se reîntoarcă la bazele lor de la Foggia sau Benghazi. Numele unor ași sunt tot mai întâlnite în luptele aeriene de pe Frontul de Est, apoi pe cel din apărarea teritoriului: Dan Scurtu, Constantin Bâzu Cantacuzino, Ion Milu, Alexandru Șerbănescu, Dan Vizante, Vasile Gavriliu, Tudor Greceanu, Ion Dobran, Ioan Mucenica ș.a.

Descrierea, pe larg, a drumului greu de luptă străbătut în acei ani de cumplită încercare a constituit, după 50 de ani, subiectul mai multor cărți memorialistice, între care și cele două volume "Aviația Română pe Frontul de Est și în apărarea teritoriului". Pilda lor nu trebuie uitată.

Luptele pentru eliberarea țării de sub ocupația fascistă și, în continuare, de pe teritoriul Ungariei și Cehoslovaciei aveau să confirme încă o dată măiestria și spiritul de sacrificiu ale aviatorilor noștri.

Numai în perioada 23–31 august 1944, aviația română a efectuat 126 misiuni, 336 ieșiri avion, totalizând 450 de ore de zbor, în care a doborât 84 de avioane de luptă, a capturat 228 avioane aflate la sol, a distrus 33 de tancuri și mașini blindate, a avariat și capturat peste 500 de autovehicule și a contribuit la capturarea a 10.000 de prizonieri.

Corpul Aerian Român, sub comanda generalului Emanoil Ionescu, apoi a comandorului Traian Burduloiu, s-a distins în cea de a doua etapă a marii conflagrații prin acțiuni strălucite. Cartea "Un secol de aeronautică", amintirile generalului Dobran, ale comandorului Tudor Greceanu, ale altor renumiți piloți, tipărite în ultimii ani, dezvăluie fapte de un eroism și tragism extraordinare. Doi frați dintr-o familie princiară, sublocotenenții Mihai și George Bibescu-Brâncoveanu, la numai 22 de ani, au căzut în luptele pentru eliberarea țării, în Cehoslovacia. La o vârstă apropiată, Gheorghe Mociorniță s-a prăbușit, în flăcări, asupra unei coloane inamice. Alți și alți viteji au plătit cu prețul vieții victoria Armatei Române în cadrul coaliției împotriva fascismului. Numele lor vor rămâne de-a pururi în memoria noastră.

Privind forța, tăria, efortul și eficacitatea aviației noastre, sunt edificatoare câteva cifre: 6.968 de misiuni în care s-au lansat 1.360 tone bombe, s-au tras 53 tone muniție, au fost distruse 129 de avioane inamice, 83 de tancuri, 560 autovehicule, 92 trenuri militare, 26 baterii de artilerie, 68 de gări, 7 aerodromuri, 8 poduri, 27 fabrici de armament. 729 de oameni, din care 80 piloți și maiștri de aviație, au intrat definitiv în rândul eroilor neamului.

Peste 45 de ani, în Revoluția din decembrie 1989, în confruntare cu un inamic invizibil, aveau să piară din rândul aviatorilor alte vieți tinere. Intrau astfel în pleiada de aur a nemuritorilor și elicopteriștii.

Mereu, dar, mai cu seamă, de ziua lor, aviatorii de astăzi le slăvesc faptele, le prezintă onorul recunoștinței.

Pagină realizată de PETRE BÂNĂ

Școala generală cu clasele I–VIII din Perișor–Dolj poartă numele lui Henri Coandă

ÎMPLINIREA UNUI VIS

Pe 7 iunie 2003, s-au împlinit 117 ani de la nașterea marelui savant Henri Coandă, părintele avionului cu reacție, autorul a 260 de invenții și peste 700 de inovații în multiple domenii ale științei și tehnicii. În chiar această zi, în comuna Perișor, din județul Dolj, a avut loc un eveniment impresionant, istoric pentru oamenii de aici. Prin hotărâre a Consiliului local și Dispoziție a Inspectoratului Școlar Județean, școlii cu clasele I–VIII, din localitate, i s-a atribuit numele **Henri Coandă.**

Este a doua unitate de învățământ, din zonă, după un liceu din Craiova, care poartă numele renumitului inventator.

Deși Coandă s-a născut în București, o parte din copilărie și-a petrecut-o în această comună. Tatăl său, generalul Constantin Coandă, fiind din Craiova, tânărul ce avea să revoluționeze aeronautica mondială venea adesea în localitate, unde bunicul său, Mihalache, era arendașul moșiei pe care lucrau perișorenii. De altfel, se mai păstrează și azi o parte din casa unde poposea Henri.

Savantul a fost atât de legat de comună și de școala de aici încât, cu prilejul vizitelor pe care le-a făcut, i-a rugat pe cetățeni să-l considere a fi de-al lor trup și suflet. Profesorul pensionar Ion Dascălu, fost director al școlii, care timp de peste 30 de ani a lucrat în această instituție și l-a întâmpinat în două rânduri, când savantul a vizitat localitatea, ne-a relatat despre intenția lui Coandă de a realiza un muzeu în cadrul școlii. Timpul n-a mai avut însă răbdare, dar ideea lui s-a împlinit în aceste zile, sub forma, deocamdată, a unei săli memoriale, inaugurată o dată cu dezvelirea plăcii comemorative.

Despre omul și inventatorul Henri Coandă, ca și despre însemnătatea evenimentului petrecut în 7 iunie a.c., au vorbit directoarea școlii, profesoara Lidia Constantinescu, profesorul Mircea Preda, de la Inspectoratul Școlar Județean, alți intelectuali din comună, aviatori în rezervă și în retragere.

După săvârșirea unui ceremonial religios, primarul Marian Pârvu și locotenent-comandorul (r) ing. Marin Iovănel, președintele filialei A.R.P.I.A. Craiova, inițiatorii acțiunii, au dezvelit placa de marmură pe care este consemnată personalitatea savantului.

S-au depus coroane și jerbe de flori. Un grup de elevi a prezentat un program artistic adecvat împlinirii unui vis nutrit de aproape o jumătate de secol de cetățenii comunei.

ZBORURI "CER DESCHIS" ÎN SERBIA ŞI MUNTENEGRU

Aprecieri deosebite la adresa echipei române

În perioada 1–7 iunie 2003, o echipă de specialişti români, condusă de comandorul Liviu Grigorescu, a participat, în Serbia şi Muntenegru, la o misiune "CER DESCHIS" pentru pregătirea de experţi în acest regim a unor ţări care împreună cu cea menţionată au devenit State Părţi la Tratatul "Cer Deschis" în acest an sau intenţionează să solicite, în scurt timp, admiterea în Tratat: Croaţia, Slovenia, Bosnia şi Herţegovina, Macedonia şi Albania. Un alt scop l-a constituit instruirea şi antrenamentul pentru sistemul naţional "Cer Deschis" al Serbiei şi Muntenegru.

Activitatea a constituit un succes deosebit prin faptul că experţii din statele participante au format echipe de observare multinaţionale care au executat în condiţii foarte bune două zboruri de observare, aplicând planuri proprii de misiune.

Participarea României a fost apreciată atât de experţii din ţările participante, cât şi de înalte oficialităţi din Serbia şi Muntenegru, adjunctul ministrului apărării şi comandantul Forţelor Aeriene exprimându-şi satisfacţia pentru faptul că echipa română a demonstrat cu succes caracteristicile regimului "Cer Deschis" şi a confirmat aprecierile superlative de care se bucură privind experienţa în executarea unor misiuni de acest tip. O impresie deosebită a făcut-o modul precis în care echipajul românesc al avionului An-30 a executat planurile de misiune. Ziarele centrale, postul naţional TV şi radiodifuziunea din această ţară au oglindit în termeni laudativi contribuţia ţării noastre la activitatea desfăşurată. **(P.B.)**

Lucrări complexe la CORNERSTONE 2003

La jumătatea lunii mai, în Dobrogea, în premieră pentru România, a început exerciţiul multinaţional de geniu CORNERSTONE 2003.

Compania de geniu, comandată de locotenentul Ştefănel Giuhat, componentă a detaşamentului cu care participă la exerciţiu Statul Major al Forţelor Aeriene, execută consolidarea structurii unui drum de acces cu o lungime de 550 metri, în incinta Poligonului Capu Midia, a trei tronsoane (alei laterale) de câte 25 metri şi a unor drumuri de legătură. Compania este compusă din opt militari angajaţi, un salariat civil, 25 de militari în termen şi are la dispoziţie 8 mijloace de geniu şi auto. Lucrările constau în decaparea îmbrăcăminţii iniţiale, completarea, reprofilarea şi cilindrarea fundaţiei existente şi, la final, executarea unei noi îmbrăcăminţi din beton.

"Până în prezent – ne-a precizat locotenentul Mihai Rupcici, locţiitorul comandantului companiei – s-a executat decopertarea drumului şi s-a început realizarea unei noi fundaţii. Practic, am finalizat un <<fir>> cu lăţimea de 3 metri şi lungimea de 550 metri şi două tronsoane cu lungimea de 25 de metri. Au mai rămas de executat cel de-al doilea <<fir>>, un tronson, acostamente şi racordurile cu aleile".

Temperatura, la nivelul solului, în aceste zile caniculare, atinge uneori şi 50 grade Celsius. Cu toate acestea, lucrările se desfăşoară în termenele stabilite.

Se estimează că lucrările se vor finaliza cu două săptămâni înainte de încheierea exerciţiului CORNERSTONE 2003. **(C.P.)**

Informare pentru modernizare

Sistemul autopropulsat CHAPARRAL – unul dintre produsele firmei Lockheed Martin care au stârnit interesul ofiţerilor români

Vineri, 13 iunie a.c., sala de consiliu a Statului Major al Forţelor Aeriene a găzduit o şedinţă de prezentare a capabilităţilor firmei Lockheed Martin în domeniul sistemelor de rachete sol-aer. Cu acest prilej, Robert Kelly, reprezentantul subdiviziei Missile and Fire Control, a prezentat unui colectiv de ofiţeri români, rachetişti şi artilerişti antiaerieni, produsele firmei americane. Activitatea s-a desfăşurat în prezenţa şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, general-locotenent Constantin Gheorghe.

DE ZIUA CAMARAZILOR NOŞTRI, PARAŞUTIŞTII

Prin natura profesiilor lor atât de apropiate, aviatorii şi paraşutiştii militari au fost, sunt şi vor fi mereu alături, chiar dacă acum sunt încadraţi în structuri diferite.

Pe 10 iunie, curajoşii noştri camarazi, care zeci de ani au făcut parte din Statul Major al Forţelor Aeriene, şi-au aniversat Ziua, sărbătoare ce aminteşte de înfiinţarea, cu 62 de ani în urmă, a primei companii de paraşutişti militari, în cadrul Flotilei 1 Aerostaţie.

La activităţile organizate în unităţile de paraşutişti au fost prezenţi şi aviatori militari. Un asemenea moment a avut loc la Batalionul 64, care îşi are sediul în aceeaşi cazarmă cu Baza Aeriană 61 Elicoptere Titu.

După prezentarea Mesajului şefului Statului Major al Forţelor Terestre, general-locotenent dr. Eugen Bădălan, precum şi a celorlalte mesaje şi felicitări adresate cu acest prilej, comandantul batalionului, locotenent-colonelul Tudoriţă Petrache, a remarcat sprijinul nemijlocit pe care unitatea de elicoptere, cu care s-a aflat şi se află în deplină cooperare îl acordă în îndeplinirea obiectivelor fixate.

Reamintim că cele două unităţi vecine şi-au adus o contribuţie deosebită la victoria Revoluţiei din decembrie 1989, paraşutiştii dând zece jertfe în acest eveniment istoric.

Au fost înmânate premii paraşutiştilor distinşi în concursurile sportive şi aplicativ-militare organizate în cinstea acestei aniversări.

Un grup de elevi de la Şcoala Generală "Coresi" din Târgovişte au prezentat un frumos spectacol.

PETRE BÂNĂ

REVEDERE

Sâmbătă, 7 iunie a.c., a avut loc, pe aerodromul Boboc, a şasea reîntâlnire a câtorva zeci de foşti piloţi din promoţia "mai 1950" – Focşani, cea mai numeroasă din istoria Aviaţiei Române. Printre ei: generalii de flotilă aeriană (r) Brişan Teofil şi Moraru Gheorghe, comandorii (r) Maco Alexandru, Georgescu Stelian, Cocea Victor, Avramescu Mircea, Popescu Constantin, Popescu Tudor, Neagu Stan, Izbaşa Ilie, Oprescu Nicolae şi mulţi alţii.

Sărbătoriţii, împreună cu cei care i-au însoţit, au fost omagiaţi călduros de către comandorul Ionaşcu Nicolae, actualul comandant al Şcolii de Aplicaţie pentru Aviaţie, şi de către comandorii în rezervă, foşti profesori şi instructori: Popescu Greaca, Curuliuc Gheorghe şi Antohi Virgil. Comandorul (r) Alexe Rusen a prezentat mesajul comandorului (r) Jecu Vasile, întâiul comandant al detaşamentului de elevi-piloţi, căruia i s-a răspuns printr-o vibrantă scrisoare de mulţumire.

Comandorul (r) Clenciu Ion a rostit emoţionante versuri proprii din poezia patriotică "Scrisore către Ţara mea!" şi din "Balada colegilor căzuţi", în memoria cărora s-a păstrat şi un pios moment de reculegere.

Comandorii (r) Pruia Aurel şi Tămâşdan Petru au înmânat foştilor instructori, între care şi veteranul comandor (r) Băetanu Mihai, câte o "Diplomă de excelenţă", iar foştilor elevi, invitaţi la întâlnire, câte o "Diplomă de onoare".

Ceremonia a cuprins şi vizitarea muzeului Şcolii de Aplicaţie pentru Aviaţie, precum şi a zonei în care se aflau avioanele din dotare, urmată fiind de o îmbietoare şi surprinzător de bine gândită, pregătită şi desfăşurată masă festivă, "ornată" din plin cu muzică de suflet şi dans.

Subliniez eforturile pentru organizarea foarte plăcutei întâlniri colegiale, făcute de comitetul format din comandorii (r) Bruchental Valer, Enache Ioan şi Stoicescu Petre (zis "Putere"), comitet împuternicit să pregătească şi viitoarea revedere a promoţiei, în 2005, tot aici, la Boboc.

Comandor av. (r) AUREL STAN

Un îndrumar valoros

Eugenia Taşcău şi Victor Donciu, cunoscuţi cititorilor ca autori ai unor lucrări, cum sunt "Totul despre escadrila întâi", "Misiunea Tidal Wave", "Escadrila 52 Vânătoare", apărute la Editura Militară, precum şi ai altor cărţi, au publicat, în Editura "Triumf", din Braşov, un interesant "DICŢIONAR DE AERONAUTICĂ".

Volumul depăşeşte cercul celor ce au ca obiect de studiu sau activitate domeniul respectiv, fiind un preţios instrument de informare privind noţiunile esenţiale din aviaţie, favorizând acumularea unui bagaj minim de cunoştinţe.

Dacă până acum termenii şi noţiunile de bază din aeronautică puteau fi găsiţi în diverse dicţionare, enciclopedii, ei sunt grupaţi de această dată într-un singur volum, care abordează, în extenso, şi alte elemente caracteristice aviaţiei referitoare la aerodinamică, navigaţie aeriană, pilotaj, aparate de bord, motoare de aviaţie, tipuri de aeronave, dar şi din domenii conexe, cum ar fi meteorologia, electronica, radiocomunicaţiile etc.

Cei peste 9.000 de termeni din fondul principal aeronautic, ca şi informaţiile legate de organizaţii, instituţii, societăţi, întreprinderi de profil din ţară şi de peste hotare, conferă cititorului, de orice formaţie ar fi, verificarea sau înţelegerea unor cunoştinţe acumulate sau dorite a fi pătrunse şi de care sunt absolut interesaţi.

De remarcat ideea autorilor de a depăşi cadrul aparent tehnic al lucrării prin reproducerea, la literele respective, a celor mai reprezentative date despre personalităţi ale aviaţiei române şi mondiale.

"Dicţionar de Aeronautică" este o carte ce merită căutată şi inclusă în biblioteca personală a aviatorilor profesionişti, ca şi a celor ce îndrăgesc aeronautica, a oricărui om de cultură. **(P.B.)**

Un gest, o semnificaţie

S-a petrecut în timpul unei întruniri la care participau foşti piloţi ai aviaţiei noastre militare şi civile. Îşi destăinuiau unii altora amintiri din vremurile când se aflau la manşă, în şcoală sau în timpul zborurilor de instruire în luptă sau de transport aerian pe meridianele globului. La un moment dat, am văzut cum unul dintre ei se apleacă, cu lacrimi în ochi, şi sărută mâna celui cu care vorbea. Gestul, rarisim între bărbaţi, întâlnit doar în unele familii sau în biserici, a stârnit atenţia celor din jur. Cu atât mai mult cu cât autorul lui, deşi aflat la vârsta a treia, se impunea prin alura sa încă viguroasă, puternică, în faţa celuilalt, un bătrânel firav, tăcut şi mirat parcă de spontaneitatea gestului.

Cunoscutul pilot de vânătoare şi apoi, de linie, căpitan-comandorul (r) Ştefan Alexandrescu ("Nea Fane") îşi întâlnise, după 48 de ani, fostul instructor de zbor din şcoala militară, căpitanul (r) Nicoale Fusu, care l-a învăţat şi l-a ajutat să iasă, primul, la simplă comandă pe dificilul avion Nardi, poreclit "Sicriul zburător". Instructorul însuşi înfruntase moartea în timpul unei aterizări forţate într-o vie. Apoi, locotenent fiind, fusese scos din armată, după ce pregătise zece promoţii de elevi, zburase peste 2.000 de ore şi se remarcase ca un mare acrobat aerian cu IAK-11. Bucuros că l-a putut revedea după aproape o jumătate de veac şi nevenindu-i să-şi creadă urechilor prin ce greutăţi trecuse cel ce-i pusese mansa în mână, viaţa amară pe care o dusese ca persecutat politic acest om admirabil, care a jucat un rol atât de însemnat în cariera sa, Ştefan Alexandrescu şi-a dat frâu liber sentimentelor şi... i-a sărutat mâna. Apoi l-a îmbrăţişat cu emoţie.

PETRE BÂNĂ

AVIATORII MILITARI ROMÂNI PE TRAIECTELE AFIRMĂRII INTERNAȚIONALE

Aeronava de transport tactic multirol "C-130 B Hercules"

Scurt istoric

Este unanim recunoscut, la nivelurile superioare de conducere politică a țării, că Armata a avut o contribuție de substanță, decisivă, la efortul de integrare euro-atlantică a României. Iar în acest demers, Forțele Aeriene, cu componenta lor de bază – aviația militară –, s-au aflat în prim-planul acțiunilor interne și internaționale ce s-au finalizat fericit în noiembrie 2002, când, la summit-ul NATO de la Praga, țara noastră a fost invitată oficial să adere la Alianța Nord-Atlantică.

Vom prezenta, pe scurt, principalele misiuni, exerciții și aplicații NATO și NATO/PfP, din țară și din străinătate, la care aviația militară a României a participat, cu rezultate foarte bune, dovedind înaltul profesionalism al piloților și tehnicienilor, capacitatea lor reală de a duce acțiuni de luptă după procedurile și exigențele NATO. Așadar:

1994–1998 După aderarea României la Programul Parteneriat pentru Pace, în 1994, Forțele Aeriene au participat, în următorii cinci ani, la 207 acțiuni bi și multilaterale (schimburi de experiență, reuniuni pe diferite teme, vizite reciproce de cunoaștere, cursuri de specialitate) și la 17 exerciții aeriene reale, la care au fost angrenați 429 de militari, avioane de luptă de tipul "MiG-21 LanceR" și "MiG-29", elicoptere "IAR-316" și "IAR-330 PUMA", aeronave de transport "C-130 B Hercules". Cele mai importante exerciții au fost , **"STRONG RESOLVE '98"** (în Portugalia, Spania și Franța, la care Forțele Aeriene ale României au participat cu 154 militari, 3 aeronave de transport tactic multirol "C-130 B Hercules", un elicopter "IAR-330 PUMA" și un elicopter "IAR-316", ambarcat pe distrugătorul "Mărășești"), **"COOPERATIVE KEY '98"** (în Turcia, aviația noastră angajând 52 militari, 2 aeronave de luptă "MiG-21 LanceR", un "C-130" și 2 elicoptere "IAR-330 PUMA").

◆ În aceeași perioadă, un alt "C-130" (comandant – căpitan-comandorul Florian Costache) a executat transportul dus-întors al militarilor angajați într-un exercițiu aliat în Islanda.

◆ La 11 octombrie 1997, a avut loc prima traversare a Oceanului Atlantic cu un avion "C-130" cu echipaj complet românesc (comandanți – comandorul Florin Călin și căpitan-comandorul Florin Costache).

◆ În perioada 18–24 decembrie 1997, s-a executat transportul primului detașament de militari români pentru misiunea de menținere a păcii în Angola (UNAVEM), cu aeronava "C-130".

1999 În perioada 27 septembrie – 10 octombrie 1999, la Bazele Aeriene Tours, Orleans și Reims (din Franța) s-a executat exercițiul militar comun româno-francez **"VOLFAC '99"**, la care au luat parte 32 militari români (personal navigant și tehnic), 2 "MiG-21 LanceR" și o aeronavă de transport "C-130".

◆ Începând cu anul 1999, dezvoltarea colaborării bilaterale cu Statele Unite ale Americii a permis să se desfășoare în România și la baza americană din Ramstein (Germania), exerciții militare comune cu numele de cod **"SISTER WING"**, **"DRACULA'S TEARS"** și **"GREEN EAGLE"**. Asemenea activități s-au derulat în perioada 17 februarie – 3 martie 1999 (în România) și în perioada 18–29 iunie 1999 (tot în România).

◆ În perioada 14–27 iunie 1999, la Varna, în Bulgaria, a avut loc exercițiul aerian real NATO/PfP **"COOPERATIVE PARTNER '99"**, la care partea română a angajat 36 persoane, 2 MiG-21 LanceR" și 2 elicoptere "IAR-330 PUMA".

La o aplicație, pe un aerodrom din Turcia

2000 La trei baze militare aeriene din România, pe aerodromul Clinceni și în Poligonul Cincu, s-a desfășurat, în perioada 4 februarie – 3 martie 2000, exercițiul româno-american întrunit pentru instruire multinațională (Joint Combined Exercise Training – JCET) cu numele de cod **"TEAM DACIA 2000"**. Partea română a contribuit cu 60 de militari, 3 "MiG-uri 21 LanceR", un "MiG-29", 2 elicoptere "IAR-330 PUMA" și un "C-130".

◆ În perioada 1–22 octombrie 2000, la Baza Aeriană Colmar, din Franța, s-a desfășurat exercițiul de instruire în comun româno-francez **"VOLFAC–2000"**, în cadrul căruia s-au executat misiuni în formații și echipaje mixte cu aparate de zbor "MiG-21 LanceR" și "Mirage F-1". Partea română a pus la dispoziție 40 de militari, 2 "MiG-21 LanceR" și un "C-130".

◆ Între 28 august și 4 septembrie 2000, la Bazele Aeriene Volkel și Twenthe, din Olanda, s-a desfășurat un exercițiu de instruire comună româno-olandez, la care Forțele noastre Aeriene au participat cu 2 "MiG-21 LanceR" și un avion de transport "C-130".

◆ În perioada 6–15 septembrie 2000, la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu, din România, s-a desfășurat exercițiul aerian multinațional NATO/PfP **"COOPERATIVE KEY 2000"**, la care au luat parte 15 state membre și partenere ale Alianței Nord-Atlantice. Forțele Aeriene ale României au angajat în cursul exercițiilor, deosebit de complexe și dificile, 310 militari (inclusiv parașutiști), 4 avioane de vânătoare "MiG-21 LanceR", 4 elicoptere "IAR-330 PUMA" și un avion de transport "C-130 B Hercules".

MiG-21 LanceR în decolare de pe pista bazei aeriene Reims – Franța

2001 În lunile iulie și august s-au desfășurat două exerciții de instruire în comun a aviatorilor români și americani – **"JCET – 84F"** și **"JCET-32 WF"** – partea română angajând 3 ofițeri de stat major, 20 de piloți și tehnicieni, iar partea americană punând la dispoziție aparatele de zbor ale Escadrilei 6 Operații.

◆ În perioada 10–21 septembrie, a avut loc, la Baza Aeriană Plovdiv, din Bulgaria, exercițiul aerian real NATO/PfP **"COOPERATIVE KEY '01"**, la care au participat 22 de țări membre și partenere ale Alianței Nord-Atlantice. Forțele Aeriene ale României au pus la dispoziția exercițiului 75 de militari, 3 aparate "MiG-21 LanceR", 2 elicoptere de luptă "IAR-330 PUMA SOCAT" și o aeronavă de transport tactic multirol "C-130".

2002 Între 2 și 16 aprilie, la Baza 90 Transport Aerian Otopeni a avut loc Exercițiul Combinat Întrunit de Instrucție **"JCET-92 WF"**, în cadrul căruia aviatori militari români și americani s-au instruit în comun în executarea misiunilor de zbor specifice NATO.

◆ În luna august 2002, Escadrila 7 Operații Speciale din SUA a participat la exercițiul comun româno-american **"JCET–84F"**, desfășurat la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. Partea română a pus la dispoziție 2 avioane "MiG-21 LanceR", 2 elicoptere "IAR-330 H", o aeronavă de transport "C-130" și 30 de militari.

◆ La Bazele Militare Aeriene Powidz și Bydgoszoz, din Polonia, s-a desfășurat, în perioada 1–15 martie, exercițiul aerian real NATO/PfP **"STRONG RESOLVE 2002"**, la care Forțele Aeriene din România au participat cu 2 avioane "MiG-21 LanceR", 2 elicoptere "IAR-330 PUMA SOCAT" și o aeronavă de transport "C-130" (care a executat și operații de desantare).

◆ În ianuarie 2002, un avion de transport "C-130 B Hercules" (comandanți – comandorul Florin Muntiu și comandorul Florin Călin) a plecat în Afganistan, pentru a participa la misiunea ISAF "Fingal". Aparatul a transportat efectivele românești, precum și tehnica aferentă. De atunci, aeronava a continuat să efectueze zboruri în și dinspre Afganistan, fiind integrată în structura unei mari unități de transport britanice, cu rang de brigadă.

2003 Continuă misiunea aeronavei "C-130" în Afganistan. Membrii echipajelor au la activ sute de ore de zbor și se bucură de aprecierile unanime ale aliaților.

◆ În luna aprilie, aeronava românească "C-130" cu numărul de înmatriculare 6150 a efectuat un zbor în premieră în Kuweit, transportând detașamentul precursor N.B.C., format din 17 militari români chimiști și transmisioniști, cu armamentul individual, hrana și apa necesare pentru a se autosusține timp de zece zile, precum și autoturismul ARO pe care sunt montate instalațiile de comunicații speciale. Avionul a survolat Bulgaria, Turcia, Grecia, Egipt, Siria, Arabia Saudită și Marea Roșie – în premieră! – apoi, după îndeplinirea misiunii, a revenit pe aeroportul București-Otopeni.

Nu putem încheia această scurtă trecere în revistă a participării aviatorilor noștri la efortul de integrare a României în NATO fără a aminti de cele două mari mitinguri aviatice internaționale – Timișoara 2000 și Mihail Kogălniceanu 2001, – de cele circa 100 de misiuni executate în cadrul programului "CER DESCHIS", de rezultatele excepționale obținute de cursanții noștri la marile academii militare aeriene din Statele Unite, Franța, Marea Britanie, Germania, Japonia.

Sigur că în rândurile de mai sus nu am putut cuprinde toate misiunile executate de aviatorii noștri în cadrul aplicațiilor internaționale. Acestea sunt mult mai multe, iar pentru a le înfățișa pe toate ar fi necesar un spațiu mult mai mare. Probabil că vom reveni asupra subiectului într-o ediție viitoare.

Documentar realizat de NICOLAE RADU

Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești, km. 10,5, sector 1, București
Telefon/Fax: **021/231. 53. 82**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.03; C 1011.00

REDACTOR -ȘEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIP~RIT LA
C.C.A. INTACT S.A.